

九州鉄道記念館

九州鉄道記念館（1）

2004年10月31日

○施設概要

所在地：門司区清滝2丁目3番29号
TEL 093-322-1006
定休日：なし（館内清掃等で不定期に休館あり）

開館時間：AM9:00～PM5:00
入館料金：大人300円 中学生以下150円
（4歳未満は無料）／ミニ列車：1回300円

交通：JR門司港駅からすぐ

■自動車の場合

中国自動車道 門司港ICより車で7分
九州自動車道 門司ICより車で8分
北九州都市高速道路 春日LPより車で5分

運営：北九州市とJR九州の間で無償貸借契約を締結し、公の施設として管理運営
開館日：平成15年8月9日

URL <http://www.k-rhm.jp/index.html>



関門地域の集客施設あるいは開発状況について、これまで当誌は継続してレポートをお届けしている。2002年刊の『レジャーパークの最新動向2002』では「下関市立しものせき水族館 海響館」、「山口県国際総合センター・海峡メッセ下関」、2004年刊の『レトロの集客活性力』は門司港レトロ全般の把握とオープンしたばかりの「関門海峡ミュージアム・海峡ドラマシップ」を取り上げてきた。

今回の「九州鉄道記念館」は、2003年の8月にオープンした、「門司港レトロ」としては最も新しい集客施設である。なぜ関門の地で「九州」を看板にできるかといえば、明治21年に設立された九州最初の鉄道会社「九州鉄道」（いわばJR九州のような組織である）が、門司港に本社を置いていた歴史による。時代は変わり、日本国有鉄道（国鉄）になってからも、門司港には西部支社が置かれていた時代もあった。総じて、九州の鉄道経営の本拠地だったのが門司港、よって「九州」を代表する鉄道博物館には妥当な立地だということわけだ。

○明治24年建設、震災にも免れた九州鉄道本社屋を再利用

九州鉄道記念館のレンガ建築による建物は、明治24年に建てられた九州鉄道の会社の本社屋で、最終的には車庫として利用されていたものを一部改修の上、同館の「本館」として再利用している。レンガの一部には、太平洋戦争中の空襲のツメ跡が残されているほどで、門司港レトロに多数残る歴史的な建設の中でも、最古に位置づけられる由緒ある空間である。この歴史的な空間を鉄道の歴史や文化を学ぶ文化施設として、テーマの鉄道には欠かせない車両の展示と、誰もが楽しめるミニ列車体験等のアメューズメントを一体的に配置・整備した。整備主体の北九州市では、「観光施設」として位置づけている。

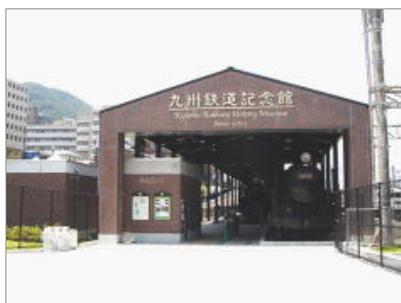
事業としては、土地・建物を保有するJR九州から北九州市が無償で貸与を受けて、両者が共同して運営に当たっている。ちなみに「アテンダント」と呼ぶ受付やガイド、ミュージアムショップの女性スタッフ等は、すべて派遣スタッフを活用する等で効率化を図っているようだ。インターネットの参照利便性を踏まえ、施設の概要を掴むにはまずは[公式サイト](#)をご覧くださいといたたくとして、以下は取材を通じて得られたレベル感や感動をお伝えしよう。



本館は九州鉄道の本社屋を改修して利用



レンガの外壁に空襲の爪痕が残っている



車輛展示場の入口

九州鉄道記念館

九州鉄道記念館（2）

○気の利かない門司港駅からのアクセス

まず、同記念館の場所であるが、JR門司港駅の前、これもレトロ建築で有名な門司港駅の改札を出て右に進むと、すぐそこにレンガの目に飛び込んでくるような位置にある。ところが受付までは専用の徒歩ルートは整備されておらず、一般道を迂回する格好でようやく入門ゲートに到着するという気の利かない動線である。ではマイカーならドア・トゥ・ドアで便利かということ、専用の駐車場を整備している段階（取材時。2004年10月から隣接した西駐車場がオープン）で、完成するまでは徒歩10分の距離にある「海峡ドラマシップ」等の門司港レトロ地区の駐車場を利用しなければならない。クルマはしょうがないかもしれないが、鉄道関連施設しかも密接な関係にある駅からのアクセスがないのは非常に残念だ。モーターショーであってもマイカー利用が制限される日本の風土だからやむを得ないが、妥協すべきことではない。およそこうした産業記念館は過去を眺めるのではなく、現在の生活との関係性を把握してもらうことでその未来像を意識してもらう、これからの時代に向かっのコミュニケーションスペースである。まして、同じ駅構内にあって、地域的には門司港レトロを一体的に訴求する役割を持っていないながら、内部的な乖離は許すことのできない事業認識である。それが、施設空間の中にも表れているのではと危惧を感じて、中央ゲートをくぐる。

○エネルギー利用の変遷に対応した展示構成

鉄道博物館といえば、鉄道車両を豊富に展示しているパターンが多い。「佐久間レールパーク」（JR東海）、「梅小路蒸気機関車観」（JR西日本）、「碓氷峠鉄道文化むら」（碓氷峠交流記念財団）、「青梅鉄道公園」（交通文化振興財団）、さらに2007年には現在の東京・秋葉原の交通博物館が埼玉県さいたま市に移転してのリニューアルオープンが予定されている「鉄道博物館」（JR東日本）等である。その施設が設けられた地域になじみの車両を集める、鉄道の歴史がだまかに理解できる等の目的の違いによって、展示コレクションのメニューは異なるのだが、ここ九州鉄道記念館では「九州」と命運を共にした車両あるいは往年の看板列車が復元・整備されて、中央ゲートの正面にある「車両展示場」に縦列、静かに来館客を歓迎する。

最初に目に飛び込んでくるのは蒸気機関車で、次に電気機関車、ディーゼル機関車、気動車、特急電車そして貨物という順番だ。石炭→石油→軽油→電気といった鉄道の動力エネルギーの変遷について、主に子供たちに知ってもらいたい意図を反映した配置だが、多くの大人にとっては懐かしさがすべてのようである。いずれも九州各地の公園や機関区、JR小倉工場等に保存されたいたものから、状態のよいものばかりを選び、再度手を入れて往年の姿を整備・復元した。客車や電車はちゃんと車両の中に入って座席に座ることもできる。オープン当初、一部の心無い人によって部品の盗難や破壊等のモラルハザードが問題となったが、その後の報道と告知が効いて、現在では落ち着きを取り戻している。ちなみに閉館中、夜間は警備会社と契約してセキュリティを確保している。

なお、これらの展示車両は、遠景になるが同館の外からその姿を認められる。レンガの本館と並んで、まさに鉄道博物館らしいアイキャッチシンボルとしての役割を果たしている。

○徹底したメンテナンスで保全

鉄道車両を屋外展示する場合、腐食や劣化を防ぐ（遅らせる）ため、風雨や直射日光を遮る屋根付きのスペースが



ぴかぴかに磨かれている
蒸気機関車「C591」



電気機関車



熱心に車体を磨くスタッフ



コンディションを保つため、
車輦内に入るときはスリッパに履き替える。

望ましい。ここでは駅ホームの雰囲気を意識して、ちゃんと屋根がついている。それでも、キハ07・41号のボディを熱心に磨き上げていた男性の担当スタッフ（ さん）に話を聞くと、関門海峡に近い場所柄、海水の塩分によって腐食しやすいのが悩みだという。そのため、全ての展示車両を1日がかりでエクステリアからインテリアまで徹底的に磨き上げるのが日課となっているそうだ。そうしたプロ意識と献身的な努力があつて、いつでも新造車に見間違えうばかりのベスト・コンディションで来館客を迎えられるのである。

この展示車両のなかでは、ぜひクハネ581型を覗いてもらいたい。昼間は座席特急、夜になると天井からベッドが降りてくるような形で3段ベッドが組み立てられて、特急寝台電車を姿を変える。世界初の仕組みで、そのデビューを飾った特急の名前は「月光」であった。ムーンライト。いいネーミングだけど、ベッドの狭さや横揺れで眠れないから一晩中月を見ていた等とも揶揄されたようだ。



「月光」の車内

[次へ](#) 



空間
通信
トップ

九州鉄道記念館

九州鉄道記念館（3）

○自ら運転できるミニ車両

「ミニ鉄道公園」では、1週約130mに信号設備も設けられた本格的な"路線"を、九州で走っている現役の花形列車「つばめ」「かもめ」等を模した5種類のミニ列車を走らせる。利用者本人が運転できるのが特徴で、歩くようなスピードだが、運転席のマスコンを使つての加減速が体験できる。もちろん車両は遠隔コントロールされているのだが、それでも結構楽しめた。本来は親子連れを対象とする「お子様コース」の花形アミューズメントなのだろうが、ミニ列車には定員3名、太めの大人2名での乗車も可能である。1回、1台について300円を入口にあたる「駅舎」で支払う。そこから乗車ホームまで階段を上り下りするのは酷暑の取材当日はあっというまに感じられ、演出としては少々凝りすぎのように思った。

レンガ造りの本館は2階建て、「学ぶ」「憩う」「体験する」各テーマでゾーニングされている。結論を言えば、「鉄道博物館」としてはスタンダード、「九州の鉄道博物館」としては消化不良、今後に期待という状況にある（2004年7月現在）。



「ミニ鉄道公園」大人2人乗るとギョウのかわいい「787系つばめ」

○情景展示の意図が届かないゾーニング

1階の中央にある入口の前には、明治42年に製作された客車が置かれている。乗客や車掌の人形を客車の前に配置して、音響で会話を表現する情景展示を行っているのだが、館内のノイズから何を話しているのかよくわからないままに終わってしまう。というのも、すぐ前に子供（幼児を含む）のためのオープンな「キッズルーム」があって、そこから鉄道のおもちゃに興奮する子供たちの歓声が飛び交ってくる。客車の右側のスペースは、行列のできる「運転シミュレーター」、そして「九州の鉄道大パノラマ」と、人が滞留して会話が弾む展示設備が連続する。それに、初めて本館に足を踏み入れたタイミングでは、上下左右と館内各所に関心が分散してしまい、目の前の静物に集中するといった心持ちにはなりにくい。この情景展示、実は「関門海峡ミュージアム・海峡ドラマシップ」の1階・「海峡レトロ通り」でも同じように使われていたが、同様の問題を抱えていたように記憶する。コンサートホールのように抜群の音響があればこうした演出もわかりやすいのだろうが、少なくとも「鉄道博物館」である。人の会話より列車の通過音やにぎわい音による演出の方が来場者の関心を集める意味において効果的ではないだろうか。



本館1階に置かれている客車



車輛が活躍していた当時の様子を再現している人形

その明治時代の客車の左側のスペースは、ミュージアムショップ（「ゼロマイル」）とカフェ（「汽車ばっぼ」）である。ショップには多数の商品を取り揃えており、鉄道ファンから一般の観光土産需要まで十分に対応していた。編集部が土産に購入したのは「メモリアルピュアケーキ」だが、パッケージの"らしさ"と美味で好評であった。ここでは、公式ガイドブック（1,200円）をぜひ入手してもらいたい。

さて、客車の右側のスペースは前述のように「運転シミュレーター」、そして「九州の鉄道大パノラマ」である。日ごろのアーケードにおける「列車でGo!」特訓が実って、実際の門司港～西小倉の動画映像を使った運転シミュレーターでは好成績を取ることができた。多客時の利用は、もちろん子供同士や親子がほとんどだが、無料ながら一人一回、トライアルが終われば列の最後に並び直すことになる。「九州の鉄道大パノラマ」では、そのネーミングの通り、本州や東京の人間が見ればそのパリエーションの多様さに驚くだろうJR九州の看板列車群を、映像と巨大なジオラマの模型を通じて知ることができる。



キッズコーナー

○常設と企画展示で構成する2階

総じて鉄道博物館のにぎわいづくりと集客訴求の基本となる体験型設備を集積させたのが1階で、対して2階は「学ぶ」ことを主眼とする、博物館の本来のスペースとなっており、常設と企画展示コーナーに分けられている。

常設展示は、まず「特急つばめの歴史の解説コーナー」がある。なぜ「つばめ」かと言えば、新幹線開業により姿を消した当時の看板列車「つばめ」号をJR体制になってから復活させたのがJR九州であり、現在では営業をスタートした九州新幹線に使われているという史実に着目したから（であろう）。次に、「走れ！蒸気機関車」。これは九州の炭田と蒸気機関車の密接な関係からである。それに「九州を走った列車たち」ということで、ヘッドマークやプレート、写真が飾られている。「昔の駅長室」ではまさに駅長室の設備・環境の変遷を実物展示により示しているのだが、それぞれ何に使われて、どこが近代化とともに変貌したのかの説明が弱く、展示物のビジュアルとしての印象しか残らない。産業材的な専門用具・設備についてはその中身を理解してもらうコミュニケーションが必要だ。その有無、レベル、巧拙が博物館のレベルを決めるのである。

実は、前述の「ミュージアムガイド」にわかりやすく、詳細な説明が記載されている。もちろん展示空間に書籍と同じ情報量を掲示するのは注意が必要だが、わかりくい、見つけにくい状態は回避すべきであろう。このあたりの工夫をお願いしたい。

一方、企画展示は「こども教室キッズステーション」、「九州のローカル線今昔物語」等、季節ごとに内容を変えて実施している。詳細は公式サイトに発表されている。

文章に書くと長くなるが、常設展示は規模、内容とも改善が必要だ。まず、JR九州と北九州市の共同運営ゆえの配慮もあるのだろうが、「つばめ」は展示構成上必要でもコーナータイトルに使うほどの理由が見当たらない。それは都市間交通において、長距離バスや航空機と激しい競争を繰り広げているJR九州の、鉄道の強みを発揮させた優秀なプロモーションの紹介に過ぎず、これは企業博物館のような場において表現すべきテーマであろう。



編集長もついつい夢中になる
「運転シミュレーター」



「九州の鉄道大パノラマ」

次へ 



空間
通信
トップ

九州鉄道記念館

九州鉄道記念館（４）

○九州へのこだわりが希薄な常設展示

ここは九州の鉄道博物館である。九州の捉え方が弱すぎる。例えば、九州のほとんどの地勢は山地である。山を超えている鉄道網は、トンネルやスイッチバック（**現在も豊肥本線にある**）のような工夫で町と町を結んできた。そうした歴史、風景、課題、技術紹介もある。また、九州らしいと言えば台風等の災害との戦いがある。人知と技術がどのように災害に立ち向かい、安全な交通システムとしての鉄道を守ってきたのだろうか。カーブを曲がる技術もある。実はバスやマイカーとの競争に打ち勝つために、在来線のスピードアップに取り組んできた。それには線形の改良もあるだろうが、**振り子電車特急**によるカーブを曲がるスピードアップが実現したことが大きい。振り子という仕組みもアナログからデジタルへの制御技術改善が図られている。さらに九州は路面電車王国だ。現在でも**長崎、熊本、鹿児島**でLRTを視野に入れた先進的な取り組みが行われている。それもまた九州固有の鉄道文化であろう。そして駅もまた鉄道の魅力である。九州には日本最西端「田平平戸駅」、JR日本最南端の駅「西大山駅」がある。また、駅ビルの整備など、都市の窓口としての環境整備も進んでいる。そのようなプロジェクトも鉄道の魅力紹介につながるのではないか。ダイヤに着目すれば、東京・大阪と九州を結ぶ列車（**今ではブルトレが細々と運転を続けているが**）とその所要時間の変遷、その理由等には九州の発展と密接な多数のエピソードが残されているはずだ。



2階展示室



特急つばめコーナー

○来場者の期待は車両展示の充実

ざっと思い出だけでも、九州にこだわった以上のような訴求を挙げることができる。現在の常設展示は何とか形をつくっただけで、九州の鉄道を訴求するには至っていない。これなら上京したついでに交通博物館に行けば良いといった印象だ。

残念なことに、来場者の声のなかに、このあたりの拡充を希望する意見は極めて少なく、ほとんどが展示車両を増やして欲しいというリクエストである。実はJRだけでなく某私鉄にも車両の展示協力を求めたが、開館には間に合わなかったという（結果的に承諾されなかったようだ）。ニーズに対応する意味では、常設展示は現状維持として、さらに車両を増やす方向性が現実的なものかもしれない。



写真やグッズなど

なお、2階の奥には「情報コーナー」として、数台のパソコンに同館関連のコンテンツを収録して、セルフに鑑賞する環境が用意された。たしか書籍類もあったが情報コーナーというほどのボリュームはなかったように思う。また、コーナーづくりも非常に簡単で、場所が余ったから暫定的にこうしてみました的な雰囲気だ。2004年10月からは当該コーナーは公開時間が延長され、それなりの環境整備が進んだものと期待できそうだ。



明治・大正時代のレールを展示

ちなみに国鉄やJRのOBあるいは趣味人を、展示説明のボランティアとして活用する計画もある。今後、実現に向けてのスキームづくりと予算化を北九州市で取り組むという。

○年間目標を突破する27万人の集客力

新規効果もあって、2003年8月のオープンから目標20万人/年に対して約27万人を集客した。門司港レトロ地区の全体で年間約200万人の入込からして、10%強に達するシェアを掴んだことになる。圧倒的なリピーターの鉄道ファン、休日になると毎日のように顔を出す地元のレイル・キッズ等のプロフィールも欠かせないが、中心はファミリーである。九州・山口在住者が大半で、地元北九州市域は3割程度、北海道、沖縄からの来場もあったという。



あまり情報のなさそうな？「情報コー

門司港レトロとしてのプロモーションでは、同館および「海峡ドラマシップ」、「市立しものせき水族館・海峡館」の入場券と連絡船の往復乗船券を一体とした共通利用券「関門遊々チケット」を発売している。大人2,000円、小中学生1,000円で、バラバラに購入するより大人料金で600円ほど割引になる。



「関門遊々チケット」のチラシ

はじめに



空間
通信
トップ